

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS
- *Black Dots*

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.**

Seat arrangement for a passenger car

No. Publication (Sec.) : US3982787

Date de publication : 1976-09-28

Inventeur : MOLL HANS

Déposant : MASCHF AUGSBURG NUERNBERG AG

Numéro original : FR2257457

No. d'enregistrement : US19750538949 19750106

No. de priorité : DE19742401241 19740111; DE19742401741 19740115

Classification IPC : A47C1/02

Classification EC : B60N2/06

Brevets correspondants :

Abrégé

The present passenger car has front seats and rear seats and includes means for adjusting both seats back and forth along the longitudinal axis of the passenger vehicle. For this purpose the rear seat is guided on tracks, preferably tracks which have a portion rising in the forward direction. The rear back rest is hinged at its lower edge or end to the rear edge of the rear seat proper. The top edge of the rear back seat is guided in substantially vertical guide rails, whereby it is possible to tilt the back rest relative to the horizontal in the manner of a reclining chair simultaneously with the longitudinal adjustment of the rear seat or seats.

Données fournies par la base d'esp@cenet - I2

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

INSTITUT NATIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE

PARIS

⑪ N° de publication :
(A n'utiliser que pour les
commandes de reproduction).

2 257 457

A1

**DEMANDE
DE BREVET D'INVENTION**

⑬

N° 75 00781

⑭ Véhicule de tourisme à utilisations multiples.

⑮ Classification internationale (Int. Cl.²). B 60 N 1/04; B 60 R 5/00.

⑯ Date de dépôt 10 janvier 1975, à 16 h 17 mn.

⑰ ⑯ ⑰ Priorité revendiquée : *Demandes de brevets déposées en République Fédérale d'Allemagne le 11 janvier 1974, n. P 24 01 241.1 et le 15 janvier 1974, n. P 24 01 741.1 au nom de la demanderesse.*

⑲ Date de la mise à la disposition du
public de la demande B.O.P.I. — «Listes» n. 32 du 8-8-1975.

⑳ Déposant : Société dite : MASCHINENFABRIK AUGSBURG-NURNBERG AKTIENGESELL-
SCHAFT, résidant en République Fédérale d'Allemagne.

㉑ Invention de :

㉒ Titulaire : *Idem* ㉑

㉓ Mandataire : Cabinet Bert, de Keravenant et Herrburger, 115, boulevard Haussmann, Paris (8).

La présente invention concerne un véhicule de tourisme à utilisations multiples dans lequel le coffre à bagages fait partie de l'habitacle, ce véhicule comportant deux rangées de sièges l'une derrière l'autre.

5 La condition d'une application multiple et d'une utilisation économique de véhicules de tourisme est un élément de base de la construction automobile qui s'est développé récemment et qui a abouti à une construction à usages multiples permettant, par le rabattement du dossier de la 10 rangée de sièges arrière ou par le rabattement du dossier combiné au basculement vers l'avant des sièges, de créer un volume de chargement relativement grand avec un hayon arrière, ce qui permet de transformer, par quelques opérations simples, un véhicule de tourisme en un véhicule utilitaire.

15 On a constaté que, d'une part, pour des vitesses élevées, notamment dans les trajectoires en courbe comme cela est le cas de plus en plus fréquemment pour des véhicules de tourisme, une banquette donne trop peu de tenue aux passagers et que, d'autre part, il n'est souvent pas 20 nécessaire d'utiliser toute la largeur du véhicule pour le transport de produits. De ce fait, il est souvent nécessaire qu'une troisième personne puisse prendre place sur les sièges arrière; dans ces conditions, le dossier arrière de la rangée de sièges doit pouvoir se subdiviser en deux dossiers distincts, 25 susceptibles d'être basculés indépendamment vers l'avant, de façon qu'une moitié du véhicule puisse s'utiliser pour la chargement et l'autre pour recevoir un troisième passager.

30 Ce mode de réalisation augmente certes les possibilités d'un véhicule de tourisme du type ci-dessus mais présente toutefois l'inconvénient important, comme tous les autres véhicules de tourisme, que les passagers ne peuvent pas occuper les sièges arrière aussi confortablement que le conducteur ou le passager avant; cela résulte notamment du fait que l'espace disponible pour les genoux, entre les 35 sièges arrière et les dossiers des sièges avant, est généralement assez réduit, surtout lorsque le conducteur ou le passager avant utilisent complètement la course longitudinale disponible pour leur siège et mettent leur siège complètement vers l'arrière. En outre, le confort que l'on a dans les 40 véhicules de tourisme de série actuellement pour le siège du

en cas de coups de frein brusques, lorsque le siège est légèrement soulevé à l'avant par rapport à la position normale.

Suivant une autre caractéristique du véhicule de tourisme selon l'invention, celui-ci comporte des moyens qui permettent de modifier l'inclinaison du siège arrière, automatiquement en fonction de la translation longitudinale, car on part du fait qu'à une certaine position longitudinale du siège, il correspond une inclinaison du dossier. Notamment dans le cas d'un siège partiellement avancé et d'un dossier incliné de façon correspondante vers l'arrière, il faut que le bord avant du siège soit soulevé.

Suivant une autre caractéristique de l'invention, la modification de l'inclinaison du siège résulte du fait que l'extrémité avant du siège, partant de la position en retrait, est guidée sur un chemin courbe qui monte légèrement alors que l'extrémité arrière du siège se déplace sur un chemin horizontal. Cette structure offre avant tout l'avantage de permettre une adaptation automatique de l'inclinaison du siège à une certaine position longitudinale, et cela avec des moyens très simples.

Enfin, suivant une autre caractéristique de l'invention, le siège arrière est muni de repose-pieds escamotables, ce qui augmente encore le confort des passagers.

Suivant une autre caractéristique de l'invention, les repose-pieds escamotables peuvent se soulever à une hauteur qui est légèrement supérieure à celle du niveau du siège. Par ce mode de réalisation, on transforme le siège arrière à dossier rabattu vers l'arrière et à repose-pieds soulevé en un siège de repos, qui permet aux passagers de se mettre en position couchée.

Enfin, suivant une autre caractéristique de l'invention, les deux rangées de sièges sont formées de deux sièges distincts dont les dossier sont indépendants. Notamment, une rangée de sièges dont la position de chaque siège peut être réglée dans une très large mesure, comme cela est indiqué ci-dessus, présente l'avantage d'une très grande possibilité de variation; cette disposition peut être utilisée pleinement par tout passager du fait que celui-ci peut adapter la position de son siège à ses désiderata propres et de façon indépendante de l'autre siège. Notamment, du fait de

la possibilité de translation des sièges avant et des sièges arrière, dans la mesure où l'on a une double possibilité de modifications, notamment dans le cas d'un conducteur de petite taille où d'un passager de petite taille, du fait que celui-ci n'a besoin que d'un dégagement réduit pour ses genoux, offre aux sièges arrière un dégagement plus grand pour les genoux lorsque son siège est amené vers l'avant si bien que, dans ce cas d'utilisation, on a un dégagement particulièrement important pour les sièges arrière de même qu'un volume utile plus grand derrière les sièges arrière.

La présente invention sera décrite plus en détail à l'aide d'un exemple de réalisation d'un véhicule de tourisme selon l'invention, représenté schématiquement sur les dessins annexés, dans lesquels :

15 - La figure 1 est une coupe longitudinale schématique d'un véhicule de tourisme selon l'invention;
- La figure 2 est une coupe transversale selon II-II de la figure 1;
- La figure 3 est une coupe transversale 20 correspondant à la figure 2 d'un autre mode de réalisation de l'invention.

La figure 1 représente un véhicule de tourisme à usages multiples, comportant une rangée de sièges avant 1 et une rangée de sièges arrière 2. Derrière les 25 sièges arrière 2 se trouve le coffre à bagages 3 qui communique avec l'habitacle. La rangée de sièges avant 1 ainsi que la rangée de sièges arrière 2 se composent respectivement de deux fauteuils distincts adjacents (voir les fauteuils 21 des sièges arrière 2 à la figure 2). Ces fauteuils sont 30 coulissants dans la direction longitudinale sur des rails 11. Des dispositifs connus appropriés (non représentés) permettent de verrouiller les sièges dans la direction longitudinale, dans la position voulue sur les rails 11. Les dossier 5 des sièges de la rangée avant ainsi que les dossier 6 des 35 fauteuils distincts 21 peuvent être inclinés de façon variable grâce à leur dispositif d'inclinaison.

Les sièges arrière 21 sont munis de 40 repose-pieds 7 escamotables, que l'on peut mettre en position d'utilisation lorsque les sièges 21 sont ramenés vers l'arrière, pour permettre aux passagers occupant les sièges arrière 21

de se mettre en position de repos comme cela est indiqué à la figure 1. Dans la position d'extrémité arrière des sièges 21 (position en traits pleins à la figure 1), les dossier 6 des sièges 21 peuvent être néanmoins inclinés vers l'arrière 5 comme cela est représenté en tireté dans la position 6' des dossier 6. Dans ce cas, grâce à des découpes latérales 8 des dossier 6, ceux-ci peuvent basculer entre les caissons 9 des roues arrière du véhicule. La position d'extrémité avant des sièges arrière 21 est représentée en tiretés et porte la 10 référence 21'.

Les rails arrière 11 de la rangée de sièges arrière 21 peuvent présenter une cassure 17 dans leur zone avant de façon que, lorsqu'on fait glisser la rangée de sièges 2 vers l'avant, au-delà du point 17, le siège 21 de 15 la rangée de sièges 2 permet à son extrémité avant de se soulever légèrement. Comme le palier arrière du siège 2 ne se déplace que sur le segment horizontal du rail 11, lorsqu'on fait avancer le siège 2, il en résulte une inclinaison du siège 21 par ce mouvement vers l'avant. La même 20 inclinaison peut également s'obtenir par un abaissement vers l'avant de la zone avant des rails 11 qui sont horizontaux, cette inclinaison commençant dans la partie arrière et allant vers l'avant. Par des dispositifs connus (non représentés), on peut verrouiller les sièges de la rangée avant 1 et les 25 sièges de la rangée arrière 2 dans la position longitudinale choisie sur les rails 11.

Comme le montre la figure 3, la rangée de sièges arrière 2 peut se composer de deux sièges ou fauteuils distincts 14a et 14b munis de dossier 5a et 5b, ces deux 30 fauteuils étant adjacents. Dans le mode de réalisation représenté à la figure 3 d'un véhicule de tourisme selon l'invention, les dossier 5a, 5b sont articulés de façon basculante au niveau de leur extrémité inférieure, sur l'arête arrière des sièges coulissants 14a, 14b de la rangée de sièges 35 que l'on peut reculer, alors que leur extrémité supérieure est munie d'axes de guidage 15a et 15b et 16a, 16b, en étant maintenus mobiles, par des rails de guidage 25 et 26 situés du côté de la carrosserie. Ces rails 25 et 26 sont disposés essentiellement suivant la direction verticale.

ergots de guidage 15a, 15b, 16a, 16b modifient l'inclinaison des dossiers 5a, 5b, automatiquement lorsque les sièges 14a, 14b avancent en glissant sur les rails 6 du fait que les ergots de guidage 15a, 15b et 16a et 16b descendent dans les 5 chemins de guidage correspondants 25, 26.

Bien entendu, l'invention n'est pas limitée à l'exemple de réalisation ci-dessus décrit et représenté, à partir duquel on pourra prévoir d'autres formes et d'autres modes de réalisation, sans pour cela sortir du cadre de 10 l'invention.

légèrement supérieur au niveau du siège.

9°) Véhicule de tourisme selon l'une quelconque des revendications 1 à 8, caractérisé en ce que les deux rangées de sièges (1, 2) sont composées de deux 5 fauteuils distincts (14a et 14b) indépendants, ayant des dossiers indépendants (5a, 5b).

PL I/2

2257457

Fig.1

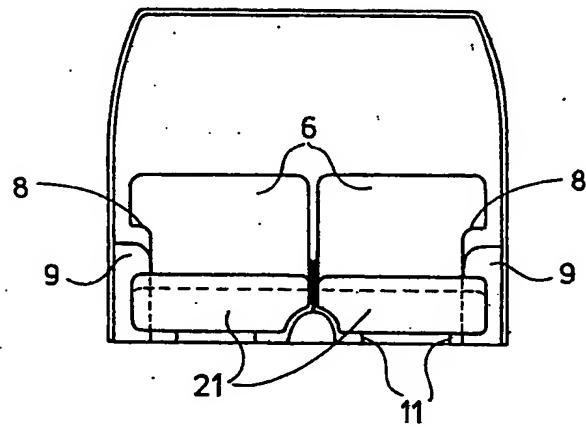
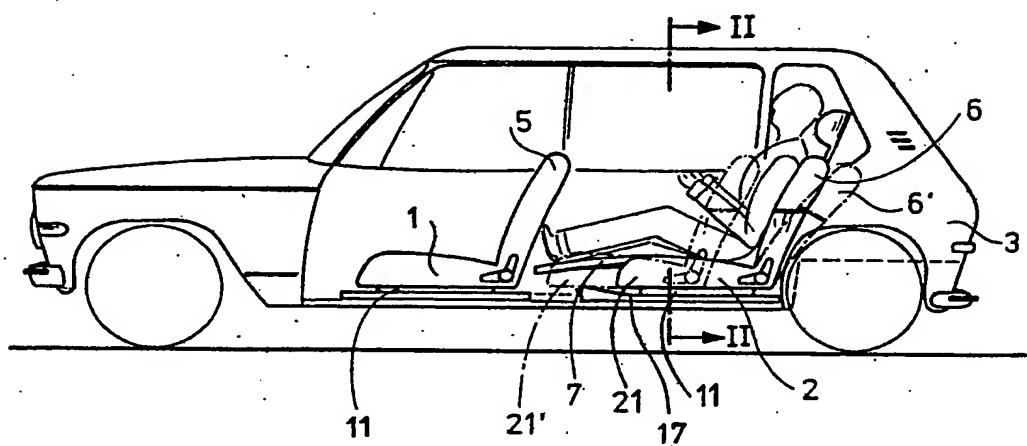


Fig. 2

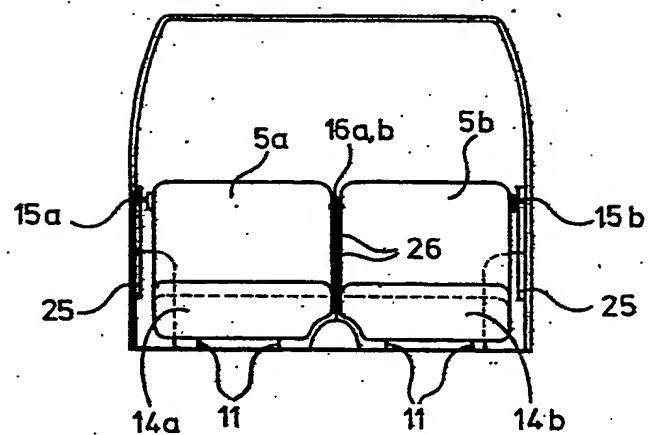


Fig. 3